

EDITORIAL

Nesse mês de maio de 2020 o ABPF Boletim publica as realizações dos últimos 30 dias da ABPF e suas Regionais que continuam realizando trabalhos de reforma e manutenção mesmo no período de paralisação dos passeios de trem devido a pandemia do COVID 19.

A Pandemia tem afetado de sobremaneira as atividades da ABPF, principalmente devido a paralisação de todos os trens, que são a principal fonte de renda para que a associação realize seus trabalhos.

Mesmo diante desse quadro, as regionais estão se esforçando e mantendo a manutenção das vias e do material rodante em dia bem como realizando alguns serviços de reforma.

Em Campinas locomotivas e carros estão recebendo manutenção. Paralelamente, prossegue a reforma do carro de aço carbono ex. EFVM.

Em Cruzeiro foi iniciada a reforma da locomotiva nº10 e prosseguem os trabalhos de recuperação das linhas do pátio.

Em Rio Negrinho, a Mallet 204 está recebendo revisão e está sendo realizado o trabalho de substituição da fornalha da locomotiva 156 do Trem da Serra Gaúcha. Foram realizadas obras nas oficinas.

Lembramos que toda colaboração relacionada a preservação ferroviária - no país ou no exterior (artigos, fotos etc...) ao ABPF Boletim é bem vinda e deve ser encaminhada para o e-mail: boletim@abpf.com.br

ABPF NACIONAL: preparação para retomada



AABPF vem passando por tempos muito difíceis diante do cenário atual, causado pela pandemia do COVID 19. Desde o dia 15 de março todos os passeios de trem estão suspensos como medida preventiva para a não proliferação do vírus.

Já são mais de 100 dias de esforço para se manter os trabalhos de manutenção e reforma de material rodante, estações e via permanente sem que haja nenhuma fonte de receita, uma vez que a principal fonte de financiamento das atividades da associação são os bilhetes vendidos para os passeios de trem.

Nos últimos meses, todas as regionais tem trabalho na elaboração de um protocolo para retomada das atividades dos trens turísticos de forma segura, seguindo orientações dos órgãos competentes, como Ministério da Saúde, ANVISA, ANTT além das orientações locais das secretarias estaduais e municipais de saúde. As realidades de cada região são diferentes e por isso a importância do trabalho próximo com as autoridades locais de cada município onde os trens circulam.

Apesar de ainda não haver uma previsão de retomada das atividades, é necessário o planejamento, a preparação e a realização das adequações necessárias para tal, afim de se garantir a segurança de todos. AABPF atua com responsabilidade e segue todas as normas de segurança; as atividades só serão retomadas quando as autoridades de saúde considerarem seguro.

Nota de falecimento

É com pesar que comunicamos o falecimento de nosso associado Paulo de Tarso Magalhães Cavalcanti, ocorrido em Brasília no dia 9 de maio último. Há alguns anos Paulo de Tarso lutava contra um câncer que veio a se agravar desde o início deste ano, levando-o ao óbito.

Entusiasta da preservação ferroviária, Paulo de Tarso foi engenheiro ferroviário na RFFSA em Recife, passando depois pelo DNIT e pela ANTT, em Brasília, prestando sua colaboração à ABPF com assessoria e orientação.

DESTAQUES DESTES MÊS

Trabalho focado em locomotivas em Campinas;

Reforma da locomotiva 10 em Cruzeiro;

Manutenção de locomotivas em SC.

REGIONAL CAMPINAS: trabalhos nas locomotivas e nos carros



♦ Retirada e ajuste dos mancais das braçagens da locomotiva 215

Primeiramente venho aqui em nome da diretoria nacional, agradecer a todos os associados e associadas que colaboraram com as semestralidades, mesmo neste momento difícil e que muitas pessoas estão passando por dificuldades financeiras. Em muito vai nos ajudar para manter ao menos o básico até que a Associação volte a operar seus trens novamente.

A regional Campinas continua com suas atividades paralisadas devido a pandemia do novo corona vírus. Este mês a cidade voltou a bandeira vermelha e até isso não mudar, continuaremos fechados e sem previsão de retorno.

Enquanto isso continuamos a trabalhar nas oficinas em Carlos

Gomes, mas somente nas locomotivas. A locomotiva 604 ficou pronta e já está disponível para a volta ao trabalho, restando somente um trato no visual que ficará para mais próximo de quando voltar a circular. Muitos pequenos reparos foram feitos, inclusive troca dos enchimentos, e depois acesa para testes.

No momento toda a dedicação do pessoal da oficina está voltada para a reforma da mecânica da locomotiva 215, sendo todas as braçagens, paralelos dos cilindros e anéis. Tudo será reajustado e ou substituído para que a mesma possa voltar ao ponto certo e ficar como ela era originalmente. O paralelo lado direito já foi feito e montado e agora os ajustes estão nas buchas de bronze e pinos.



♦ Pistão da 215, onde nota se anel quebrado, onde ambos serão substituídos

A locomotiva ALCO passou por revisão e troca de partes das chapas do compartimento de baterias. O que foi reconstruído, foi tudo com chapas de inox, pois os gabinetes sofrem com muita corrosão dos gases das baterias. O que restou foi novamente tratado com inibidor de corrosão e pintado. Também foi feita a troca do conjunto de baterias, a qual adquirimos seminovas no final de fevereiro.



♦ Compartimento de baterias da locomotiva ALCO 905, já com nova pintura



♦ CA-25 com os truques SM e gerador acoplado

Nas oficinas de carros, o carro CA-44 da S.P.P. foi recolhido para reparação das passagens das plataformas, pois ambas estavam tortas e foram refeitas ficando fixa e não mais móvel. Aproveitamos e fizemos pequenos reparos e retoques de pintura.



♦ Reparação nas plataformas de passagem do carro SPP CA-44

Outro veículo que passou por uma pequena revisão foi o velho vagão plataforma, Belga do ano de 1911, ex. Viação Férrea do Rio Grande do Sul, e aqui na VFCJ é o VP-19, em operação desde 1984. Foi recuperada a travessa central de um truque, troca de partes do encanamento geral de ar do freio, troca de mangueiras e torneiras angulares. Após estes reparos o vagão recebeu uma nova pintura e identificação. Os últimos serviços foram no ano de 2005 e esta plataforma desde então nos ajuda muito na distribuição dos dormentes de concreto ao longo da via.



♦ Serviços de manutenção na plataforma VP-19



♦ VP-19 já pronta e com nova pintura do estrado

E o carro de passageiros da EFVM, CA-61 prossegue em ritmo lento, com trabalhos feitos somente por alguns associados. A pintura interna foi concluída nas duas cabeceiras, e os suportes dos maleiros ficaram prontos e foram instalados, o que para sua instalação tiveram que ser recuperados 260 roscas embutidas. O associado Antônio Edson está fazendo nova tubulação de freio e novo conjunto de válvulas de freio modelo DB-60 da Knorr Bremse, já foi instalada. E na parte elétrica o Rodrigo Cunha concluiu a instalação dos lustres e calhas, bem como o teste da iluminação. Aos poucos vamos fazendo o que está ao alcance da nossa disponibilidade de tempo e recursos, até que o pessoal volte a ativa.

Um dia por semana o Mauricio Polli e alguns de nossos colaboradores, estão fazendo a poda de alguns galhos condenados das seringueiras em Carlos Gomes, que estão colocando em risco nossos colaboradores e também o material rodante que ficam estacionados debaixo das mesmas.

Em Anhumas, dedicamos um dia da semana para uma limpeza fina e minuciosa nos carros de passageiros. Trabalho este que era mais corrido nas operações, agora receberam um belo Talento. Agradecemos a equipe de sempre, Mauricio Polli, Hélio Gazetta, Néia, Luciana, Eric, Marcos Carvalho, Tereza e Vanderlei Silva. Alguns carros também estão sendo encerados no lado externo.



♦ Aspecto externo do carro CA-61 Sta. Matilde EFVM



♦ Interior do CA-61 com as luminárias acesas e com o suporte dos maleiros



♦ Carro CA-560, já limpo e faltando somente a colocação das cortinas que foram lavadas



♦ Poda de alguns galhos das seringueiras em Carlos Gomes



◆ Carro CA-45 sendo polido e encerado pelo Eric Gazetta. Nota se a diferença na parte superior. O mesmo é pintura em P.U. e com a cera fica parecendo novo



◆ Caminhão da ABPF carregado de rodas em Carlos Gomes



◆ Rodas já no pátio da CBFA em Osasco aguardando a sequência dos serviços

A empresa CBFA – Cia Brasileira de Ferro e Aço, irá fazer os serviços de reperfilamento das rodas da locomotiva a vapor 210, bem como mais 4 rodeiros de carros de passageiros da NOB. Os rodeiros foram entregues no dia 8 de junho em Osasco – SP. Em breve voltando os rodeiros, iremos fazer as cubações dos mesmos e

depois montar as rodas na locomotiva 210.

Finalizando agradecemos a fiel participação dos associados: Antonio Edson Laurindo dos Santos, que cuida dos sistemas de freios, Jean Claud Ducombs, Vanderlei Zago nas fotografias, filmagens e operação dos trens, Sr. João Sigrist, que nos ajuda na

manutenção das locomotivas diesel e na geração de luz dos carros de passageiros e a liderança nos serviços de recuperação de máquinas e equipamentos. A empresa MOMBRA S de Piracicaba SP, que sempre colaborou na doação de refratários e uma Forja para uso nas oficinas, a empresa KNORR BRENSE, pela doação e manutenção dos sistemas de freios para carros de passageiros, fundamental para a segurança, a empresa MWL pela seção de rodas para carros de passageiros. Mauricio Alves (Bim Bim), nos serviços das oficinas de carros e na locomotiva diesel, Norberto Tomassoni também na locomotiva diesel, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos que esta participando dos projetos de reativação da Litorina 5002, Francisco Carlos Bianchi, na fundição de peças, Sr. Albert Blum, assessor da diretoria da VFCJ e nosso elo com a MRS, a empresa GT Locação de Munck Ltda., que sempre colabora no carregamento e transporte de material, ao grande amigo Sr. Isaldo, na tornearia de peças para as locomotivas, e o agradecimento especial para o Jorge Ciawlowisk (Argentino) que cuida da parte elétrica e iluminação do pátio de Carlos Gomes e Anhumas, uma vez que ele vem quando tem condições de deixar a família, ao Rodrigo Cunha, que tem nos ajudado nas oficinas e em serviços de elétrica dos carros de passageiros e outros que participam e ajudam na ferrovia de todas as formas. Agradecimento especial também para o amigo de Piracicaba Sr. Andre Zinsli, engenheiro agrônomo que em muito tem colaborado conosco na capina química da via permanente e o Sr. Evandro Zonzine na recuperação do auto de linha e o colaborador Ronald (Borroso) e seu irmão Rodrigo Fernando também nos serviços de adaptação e apoio nos serviços externos para as locomotivas e do arquiteto Denis W. Esteves, ajudando a elaborar os projetos de restauração, e a todos que de certa forma colaboram com a regional!

REGIONAL SUL DE MINAS: reforma da locomotiva nº 10 e obras na via

♦ Assim que chegou as oficinas de Cruzeiro, a desmontagem para a reforma foi iniciada

Assim que chegou nas oficinas de Cruzeiro a locomotiva nº10, ex SPR, fabricada na Inglaterra pela Sharp, Stewart & Co. em 1867 teve iniciado o processo de desmontagem para a sua reforma completa.

A locomotiva já foi praticamente toda desmontada; removeu-se o tanque de água, caixa de fumaça, cabine e a caldeira, ficando apenas o chassi com cilindros e rodas da locomotiva nos trilhos.

Com a desmontagem ficou nítido o quanto a umidade e a maresia afetaram a locomotiva nos últimos anos; teremos muito trabalho pela frente para recuperar todos os componentes para que ela fique 100%.

Com a caldeira fora da locomotiva, iniciamos a remoção dos tubos, do espelho frontal e da caixa de



♦ A locomotiva já sem toda a parte superior e com os cilindros abertos

fogo ou fornalha, essa última um dos principais problemas existentes na locomotiva, que por ser confeccionada de cobre sofreu diversas trincas e fissuras, algo característico de fornalhas feitas com esse material uma vez que o cobre não possui resistência mecânica significativa e, com os constantes ciclos de pressão e calor acaba por sucumbir ao longo dos anos.

A solução para este problema é a substituição completa da fornalha por uma nova, feita de aço. Felizmente a chapa externa e o corpo cilíndrico da caldeira ainda estão em boas condições e poderão ser recuperados.



♦ O tanque de água já fora da locomotiva



♦ Caixa de fumaça removida: notar a corrosão nos suportes e a grande quantidade de detritos



♦ A caldeira, já removida da locomotiva

A parte mecânica já teve boa parte desmontada e também irá receber atenção, com confecção de novos pinos e buchas. Os cilindros já foram abertos bem como as gavetas, onde encontramos avançado estágio de corrosão.

Estamos prosseguindo com a desmontagem e limpeza dos componentes afim de se inibir o avanço da corrosão.

Com as restrições impostas diante do cenário atual que vivemos, os trabalhos estão progredindo bem, apesar de estarem um pouco mais lentos do que gostaríamos.



♦ Os puxavantes e barras do ecêntrico junto com os colares já fora da locomotiva

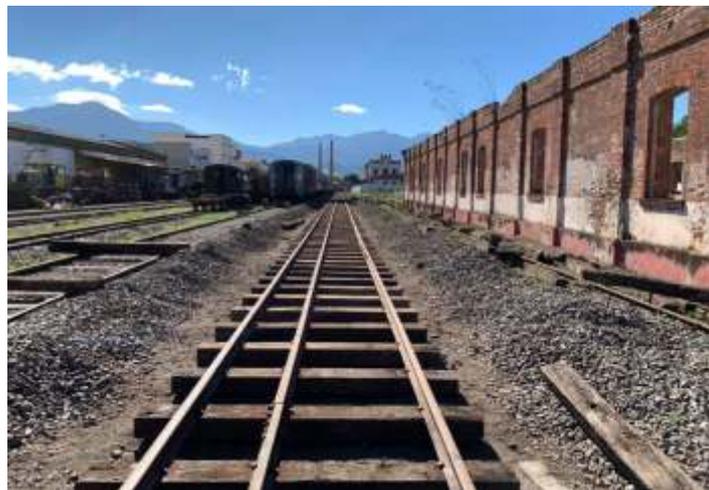
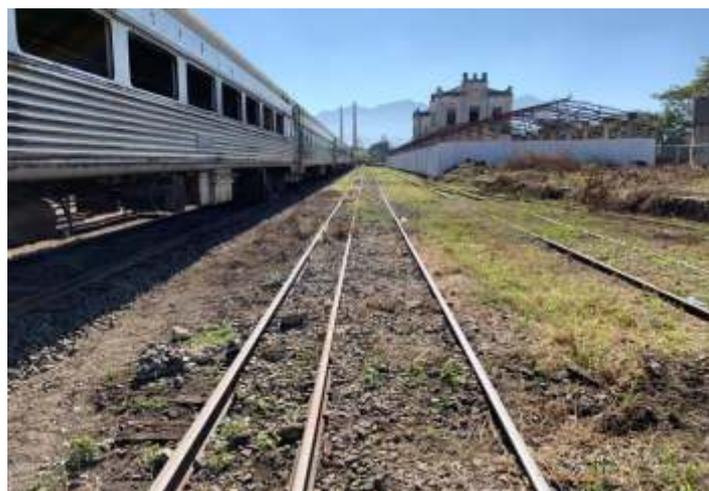


♦ A parte interna das gavetas da locomotiva: bastante corrosão foi encontrada quando se retirou a tampa frontal

Os trabalhos de via-permanete seguem avançando, com reforma da linha 2, que foi desassoreada e os dormentes estão sendo substituídos e está sendo alinhada e nivelada.

Estamos desenterrando parte do pátio que fora aterrada anos atrás. Não podemos deixar de registrar aqui que parcerias são sempre fundamentais para bom andamento dos trabalhos. Aqui temos um exemplo de parceria: ABPF e Prefeitura Municipal de Cruzeiro.

A atual gestão sempre recebeu a ABPF e encarou com muito entusiasmo os projetos da entidade para com o município, principalmente a criação do museu ferroviário e recuperação da ferrovia.



♦ Aspectos da linha 2: antes do início dos trabalhos; já com o desassoreamento feito e por fim com dormentes novos

E tudo isso não ficou apenas na conversa e reuniões, hoje vemos de forma prática a parceria rendendo frutos e cada um se ajudando como pode. Com a reforma das linhas e limpeza, está sendo criada uma enorme quantidade de terra e entulho e a prefeitura prontamente auxiliou a ABPF na retirada desse material, somente essa semana, foram retirados 11 (onze) caminhões de entulho do pátio ferroviário.

E o melhor de tudo, esse material não vai ser descartado, a prefeitura faz manutenção de centenas de kms de estradas de terra na zona rural e segundo informações do pessoal de obras, esse material tem grande valor para eles, pois a terra por conter muitas pedras é muito útil na manutenção dessas estradas!

Mais uma vez a preservação ferroviária contribuindo não somente para manutenção do patrimônio, mas ajudando a comunidade!



♦ Máquinas e caminhões fazendo a remoção do material



♦ Aspectos do antes e do durante os trabalhos de remoção do material que foi utilizado para soterrar os trilhos

Trem das Águas

Seguem os trabalhos de manutenção e conservação, com nossos colaboradores seguindo as medidas de prevenção recomendadas pelas autoridades de saúde.

Na via seguem os trabalhos em Soledade, onde a expansão da linha 2 foi concluída. No trecho em frente à estação e a parada da feira, foi removida toda a terra a e o lastro antigo. Os dormentes foram substituídos e a via está sendo nivelada, com aplicação do lastro descontaminado e posterior complementação com novo.



♦ Reforma de PN no final do pátio de Soledade



♦ Acabamento feito com meio-fio



♦ Aspectos do trecho de linha em frente a estação de Soledade: antes, assoreado; durante a remoção da terra e atualmente, já com todos os dormentes novos



♦ O mesmo trabalho foi realizado no trecho onde o trem pára para desembarque dos passageiros



◆ Aspecto da cabine antes da desmontagem, montada, com todo instrumental e revestimento



◆ Após a remoção de todo o instrumental, chaparia e revestimento térmico, a traseira da caldeira exposta

A locomotiva 1424, ex Estrada de Ferro Central do Brasil, está passando por revisão, com atenção para a caldeira, onde estão sendo corrigidos pequenos vazamentos na parte traseira, principalmente na parte que fica dentro da cabine.

Todo o instrumental da locomotiva foi removido bem como a chaparia e o revestimento térmico para que se tivesse acesso aos locais dos vazamentos para que as devidas correções fossem realizadas.

Após conclusão dos trabalhos, foi realizado teste hidrostático e após a conclusão do mesmo, que obteve pleno êxito, a locomotiva foi acesa para o teste com vapor.



◆ Sem o revestimento foi possível identificar os pontos de vazamentos para ser feita a correção

REGIONAL SANTA CATARINA: revisão da locomotiva 204

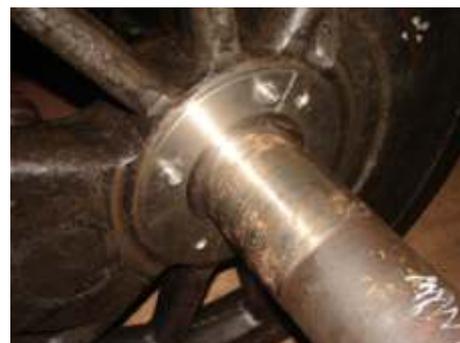
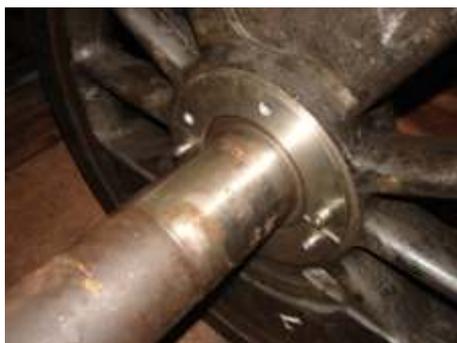
Nas Oficinas

Nas oficinas em Rio Negrinho, estamos mantendo o ritmo normal das atividades, sempre seguindo as recomendações de medidas de prevenção a saúde dos colaboradores e associados conforme a solicitação das autoridades de saúde.

Manteve-se assim, a revisão preventiva da locomotiva Mallet nº 204, que esteve a frente dos Trens Comemorativos e o Trem de Natal em 2019. Na época foram percorridos mais de três mil e quinhentos quilômetros, atravessando boa parte dos trilhos, nos três estados do sul. Assim, neste mês que passou a revisão da parte mecânica chegou ao fim, foram retirados todos os rodeiros motrizes da máquina. Foram revisados os eixos, mancais e as encubações. Teve rodeiro que apresentou desgaste, principalmente na encubação que teve que ser reconstruída, teve mancal que durante as viagens apresentou aquecimento que agora recebeu atenção especial. Também teve dois dos mancais, que apresentaram desgaste, na lateral de encubação e foram restaurados com uso de metal patente. O conjunto da roda guia dianteira, acabou sendo inteiramente desmontadas, as peças do sistema tiveram que ser balanceadas, assim como todas as buchas foram refeitas, já a roda motriz foi usinada. Agora já fora da vala segue para revisão de outras partes como a caldeira e parte elétrica.



◆ Retirada das rodas motrizes que passaram por revisão geral



◆ Remoção e troca das encubações que desgastaram durante as viagens



◆ Os mancais que foram restaurados com uso de metal patente



◆ Retirada das rodas motrizes que passaram por revisão geral



◆ Usinagem da roda guia dianteira



◆ Conjunto da roda guia que foi balanceado e buchas refeitas



Outro importante trabalho, que começamos agora, neste período de pandemia e escassez dos passeios, foi a recuperação da caldeira da locomotiva Mikado, nº 156, pertencente ao Trem do Vinho, de Bento Gonçalves. Esta máquina já havia chegado à oficina, no ano passado, mas com outras prioridades, só neste ano se iniciaram os trabalhos.

Está sendo um projeto muito complexo, vai levar ainda mais uns dez meses, nesta nova empreitada estaremos reconstruindo todo interior da fornalha, a conduta, as laterais externas da caldeira, parte frontal, a troca de 100 % dos estais e ainda terá alguns serviços da parte rodante da máquina. Até o momento ocorreu a desmontagem da locomotiva, a retirada de todos os estais e o corte da fornalha, já no formado das peças que servirão de modelo para a confecção das novas peças.

Também queremos deixar registrada a notícia que já desde o início do ano está pronta a restauração estética da locomotiva Santa Fé nº 201, que pertence ao 1º Batalhão de Engenharia Ferroviária, com sede em Lages/SC. Esta máquina chegou para nós no ano passado, mas a restauração só ocorreu no fim do ano passado e início deste. Esta máquina se encontrava totalmente desmontada, e como é grande seu peso, tivemos enorme dificuldade na montagem do corpo cilíndrico ao chassi. Hoje a máquina ainda se encontra em Rio Negrinho aguardando sua retirada, o tender já foi entregue, estando em Lages. Esta locomotiva Santa Fé ficará exposta no Batalhão Benjamin Constant em frente ao museu que conta a grandiosa obra de engenharia nos quatro batalhões de engenharia ferroviária.



♦ Desmontagem da locomotiva 156 e início da retirada dos estais



♦ O corte da caldeira (acima, a direita) e retirada da fornalha (abaixo)



♦ O tender da Santa Fé nº 201 já foi entregue e a máquina aguarda sua retirada

Grandes obras ocorreram ainda no início do ano, pouco antes de iniciar essa pandemia, aqui nas oficinas em Rio Negrinho ocorreu a conclusão das instalações da nova marcenaria. Foi concluído a cobertura e alguns serviços de acabamento. O novo espaço é um galpão com 180 m², incluindo uma baía com uma linha de 22 metros para a restauração de carros. Esse local recebeu instalação elétrica, e finalmente as máquinas da marcenaria tem um local mais correto para a restauração de nossos bens.

Na restauração de carros entramos em 2020 com o projeto de trabalhar em quatro carros passageiros neste ano. Nem tudo poderá ser feito, agora com os trens todos paralisado, estamos revento estas metas, já por questões financeiras. Apesar de tudo, os trabalhos evoluíram muito bem até agora. Foi totalmente concluído a pintura interna nos carros SD – 38 e SD – 39, estes são carros com interior envernizados e com a forração em chapas de metal na cor

branca. Estes dois carros estavam em Piratuba, e foram os pioneiros a rodar no Trem das Termas, agora eles serão enviados para um novo projeto de nosso trem do litoral do Paraná. Estes dois carros além de terem recebido uma nova pintura interna, agora contam com novo estofamento, antes bancos de madeira, assim os passageiros terão maior conforto durante os passeios. Os carros também receberam nova instalação da fiação elétrica, que agora conta com linhas contínuas e alternadas, além do sistema de som. Os sanitários receberam melhorias, assim como agora um espaço como depósito, para acomodar o souvenir e outro depósito com freezer para armazenar bebidas e lanches. Já o carro SD – 38 recebeu novas janelas, e no SD – 39 a restauração das janelas antigas. Ambos os carros tiveram revisadas as travas das janelas, pois as mesmas são de abaixar, quando abertas, e constantemente elas acabavam caindo, muitas vezes isso, acabava quebrando os vidros.



♦ A finalização da cobertura da área onde hoje se encontra a marcenaria



♦ Visão parcial das novas instalações da área da marcenaria e baía de 22 m para restauração de carros



♦ Pintura interna em verniz do carro passageiro SD - 38



♦ Trabalho de pintura no carro SD – 39 e novas janelas do carro SD - 38



Outro serviço iniciado no setor de restauro de carros e que ocupou pela primeira vez a baía na marcenaria, foi a redoma do carro passageiro PC – 59. Um carro em aço, que pertencia ao Trem Farroupilha, construído nas oficinas de Rio Grande/RS, na década de 40, sendo uma cópia fiel dos primeiros carros em aço, importado nos Estados Unidos pela Pullman Standard Car. Nesta primeira fase, realizou-se a retirada do revestimento interno, das laterais, parte do piso que era composto, com material muito parecido com as chapas em MDF dos dias atuais. Com a retirada do revestimento interno facilitou os trabalhos de solda, na estrutura do chassi, que também recebeu reforço e troca das

pequenas vigas de metal. Diversos outros reparos de solda ocorreram nos berais das janelas, que se encontravam muito corroídos, pela ação do tempo, e na parte da cobertura ocorreu o fechamento de furos e a troca de partes comprometidas. O interior do carro recebeu a troca do ripamento comprometido, tanto nas laterais, na parte superior e também nas estruturas junto ao chassi, assim uma mão de tinta foi aplicada para a melhor proteção as partes metálicas. Ocorreu a colocação de piso, com chapas de compensado naval de 4 mm e com a chegada das chapas de MDF brancas, se iniciou o corte e montagem da forração lateral.



♦ *Retirada do revestimento interno e situação de como se encontrava os beirais das janelas*



♦ *Troca do ripamento, pintura interna e instalação do piso em compensado naval*



♦ *Trabalho de pintura no carro SD – 39 e novas janelas do carro SD - 38*

Já o terceiro carro, que estamos trabalhando - esse provavelmente não será finalizado este ano – é o P-218, pertencente ao Trem Cacique, da Estrada de Ferro Leopoldina, construído em 1965 pela Companhia Industrial Santa Matilde e foi modernizado nas oficinas de Porto Novo em 1976. Este carro estava em Piratuba, no final do ano passado foi trasladado via rodoviário até Lages, onde seguiu junto com a composição do Trem Comemorativo até Rio Negrinho. Ainda nos primeiros meses do ano o carro foi inteiramente desmontado, sendo assim removidas as

poltronas, os maleiros, as janelas e toda sua forração, exceto o forro. Recentemente contratamos uma empresa especializada nos trabalhos de jateamento de areia. Assim todo carro teve a remoção das tintas, massa plástica e partes enferrujadas, em seguida o carro recebeu uma aplicação de produto antiferrugem. Ainda ocorreu a remoção de piso, composto por uma camada de concreto, outra de borracha e chapas de aço. Agora o carro segue os serviços de substituição das partes da lataria que se encontram comprometidas.



♦ *Translado do carro de Piratuba e serviço de jateamento e aplicação do antiferrugem*



♦ *Retirada das poltronas e do maleiro no interior do carro P-218*



♦ *Remoção da forração lateral e do piso no carro P-218*

DOAÇÃO DE RODEIROS

Recebemos em doação do 1º Batalhão de Engenharia Ferroviária a doação de 24 rodeiros, que nos entregaram em Rio Negrinho, isso ocorreu ainda no início da pandemia. Os mesmos estão com friso e bandagem bem desgastados, porém nosso interesse é pelos eixos e pelos rolamentos. Nosso agradecimento ao Ten. Cel. Eng. Cleber Machado Arruda, comandante do 1º Batalhão de Engenharia de Lages, que intermediou mais esta conquista a nossa associação.



Trem da Serra do Mar

Nosso passeio mensal do Trem da Serra do Mar ocorreu pela última vez em fevereiro, ainda no período do carnaval. Estamos desde lá mantendo de plantão o atendimento, de portas fechadas com uma atendente na parte da tarde de segunda a sexta. Agora nos últimos dias vem se organizando a possível retomada do passeio, para o último final de semana de Julho. Para isto já estivemos reunidos com a Secretaria da Saúde de Rio Negrinho no dia 29/06 de maneira presencial e com as Secretarias dos municípios de São Bento do Sul e Corupá de maneira remota.

Já estamos nos organizando para receber os passageiros, seguindo todas as recomendações, em que se refere ao espaçamento e higienização dos ambientes e dos carros de passageiro. As áreas de embarque bem como

bilheteria, plataformas de embarque e carros passageiros estão sendo isolados, permitindo apenas 50% de ocupação, estes locais foram fotografados e enviados aos órgãos competentes, onde aguardamos agora a respectiva autorização.

Recebemos em doação da Rineplast – Plásticos Rio Negrinho, 100 unidades de frascos para uso no primeiro passeio, os mesmos serão envasados com álcool gel. Tivemos a doação de fardos de estopas, da empresa HJ Hering, uma gentileza de nossos associados Charles Frederico. Também tivemos mais uma doação de quatro fardos de papel higiênico, da marca Bob, da Companhia Volta Grande de Papel, empresa que vem contribuindo já há anos com nossa entidade. Fica aqui nosso agradecimento ao Sr. Alexandre de Domenico que sempre atendeu nossos pedidos e que vem contribuindo com nossa causa.



♦ Doação dos frascos pela Rineplast



♦ Interior dos carros sendo preparados para receber os passageiros com espaçamento



♦ As áreas de embarque estão sendo preparadas com espaçamento, assim como os bancos e no interior da estação

Trem das Termas

O Trem das Termas operou seu último passeio no início de março, quando tudo parou. Vem mantendo um plantão, com uma atendente de segunda a sexta. Da mesma maneira que Rio Negrinho vem se organizando e se preparando para a retomada dos passeios que poderá acontecer já na segunda quinzena de julho, quando haverá a abertura do complexo termal na cidade.

Em março ocorreu a inauguração da primeira etapa de revitalização que consiste na nova pintura externa e nova iluminação cênica por led, da estação de Marcelino Ramos/RS. Este projeto de revitalização é chamado “Estação Viva”, criada pela Associação Amigos da Ferrovia, tem como parceira a ABPF Sul e agora também a



◆ A inauguração da primeira etapa da revitalização da estação de Marcelino Ramos

Associação dos Comerciantes do Balneário.

Foi concluída a pintura do vagão Ropper, prefixo VG 42, que recebemos em doação pelo Batalhão Engenharia Ferroviária.

Outra grande obra que se iniciou em Piratuba foi a construção da vala de manutenção de locomotiva, um projeto já antigo, que neste ano saiu do papel, porém teve que ser paralisado temporariamente, agora pela contenção dos gastos na regional.

Já a equipe de via permanente, mesmo reduzida, vem realizando as atividades num ritmo menor, mas sem paralisar. Neste último mês tivemos a substituição dos dormentes de ponte no Km 850,300.



◆ Antes e depois: concluída a pintura do vagão Ropper





♦ Início das obras da vala de manutenção de locomotivas em Piratuba



♦ Antes e depois: Substituição dos dormentes de ponte no Km 850,300

Trem Caiçara

É um projeto que está em andamento no litoral Paranaense, entre as cidades de Morretes e Antonina, num percurso de 17 Km. O Trem Caiçara vem sendo implantado pela ABPF regional Sul em parceria com a regional do Paraná e com grande apoio da Concessionária Rumo Logística, que já nos repassou até o contrato de operação.

Os trabalhos na recuperação da via permanente tiveram seu início nos primeiros meses do ano, mas as atividades ali já estavam acontecendo desde 2019. Ao contrário das outras atividades da regional, neste projeto os serviços permanecem sem paralisação durante o período de pandemia. O material vem sendo fornecido pela Concessionária Rumo, como dormentes novos, de reemprego e também material metálico, principalmente trefon, já a mão de obra ficou a cargo de nossa regional. A

meta é aplicar duas mil peças de dormentes, até o dia da inauguração, que agora está prevista para Agosto/2020.

Para isso ocorreram já dois mutirões, onde toda equipe da oficina de Rio Negrinho mais o pessoal de Piratuba e do Paraná estiveram realizando grandes frentes de serviço. Na primeira vez, foi realizada uma grande roçada, nos trilhos dentro do município de Morretes, entre os Km 0,200 até o Km 2,860. Já no segundo mutirão foram aplicados 290 dormentes, também no município de Morretes, entre os Km 0,200 até o Km 3,600. Além disso, ainda auxiliamos na descarga de dormentes bem como a limpeza de passagens de nível. A base das operações pela ABPF é na estação de Antonina, um prédio que foi inteiramente restaurado, que teve sua inauguração no ano passado. No local temos uma locomotiva U-5-B além de vários vagões, um auto de linha e alojamento, que estão dando todo apoio neste primeiro momento.



♦ A chegada dos dormentes novos cedidos pela Concessionária Rumo



♦ Recebimento de dormentes de reemprego e vista geral da aplicação na via

Agradecemos a preciosa ajuda de nossos voluntários, principalmente agora neste momento da pandemia e a nossa equipe de colaboradores da oficina, que agora trabalham no limite das contenções de gastos. A equipe do Trem das Termas, que neste momento aguarda ansiosa o retorno dos passeios e a equipe de via permanente que ainda não parou. Em especial a todos que estão envolvidos e contribuindo, principalmente o pessoal que participou dos mutirões para implantação do Trem Caiçara.

Mais informações sobre o Trem da Serra do Mar com Natali e Suiani, pelos fones (47) 3644-7000 e (47) 9.9986-0600 ou pelo site www.abpfsc.com.br, sobre o Trem das Termas com Roberta e Maridiane pelos fones (49) 3553-1121 e (49) 9.9121-7700 ou pelo site www.abpfsc.com.br.



♦ Km 2,860



♦ Roçada e limpeza de passagem de nível resultado dos mutirões



♦ Km 1,120



♦ Vista aérea da bela estação de Antonina com nosso trem de lastro, hoje a base da ABPF da reabertura

NuRVI: Ainda sobre o centenário da locomotiva 232

TRÁFGO CONTINUA SUSPENSO

Da mesma forma que os demais trens turístico – culturais, o “trem da EFSC” também continua parado sem previsão de retorno em razão da grave pandemia que assola o planeta.

Até o final do mês de junho, foram feitos vários e necessários trabalhos de manutenção ao longo da linha, visto que a natureza continua seu ciclo. A vegetação cresce e precisa ser roçada, dormentes apodrecem, valetas de drenagem obstruem com a chuva, barrancos fragilizados acabam caindo sobre a via férrea.

No entanto, julho chegou, os passeios continuam suspensos, e pouco a pouco as esparsas economias do Núcleo escasseiam e mais do que nunca é preciso agora economizar, motivo pelo qual, decidiu-se encerrar o contrato que mantínhamos com o único colaborador que trabalhava na manutenção da via.

O trabalho agora fica a cargo dos eventuais voluntários que aparecem aos finais de semana, que não somam mais do que quatro almas. Aos que puderem vir para cooperar com os trabalhos, o coordenador Otávio Georg Junior agradece.

Por fim, como notícia alvissareira, pelo menos isto, a devastadora ventania do dia 30 de



◆ Trecho em meio à mata atlântica em recuperação. A autoria de Luiz C. Henkels

junho, que abalou todo o estado de Santa Catarina, não trouxe maiores consequências ao longo da nossa via férrea e instalações. Agradecemos estamos ao altíssimo!

AINDA OS 100 ANOS DA 232

Sem registro de novidades, permitimo-nos apresentar mais algumas passagens da centenária locomotiva 232. Desta feita apresentaremos os momentos marcantes desta locomotiva na

reabertura da via férrea na localidade de Subida no ano de 2010, portanto, com a locomotiva aos 90 anos e recém reformada. Todas as fotos são dos primeiros testes de linha realizados antes da abertura dos passeios histórico – culturais.

A todos desejamos boa leitura com os agradecimentos da coordenação pelos que puderam cooperar nos trabalhos no encerrado mês de junho.

O NuRVI possui atendimento semanal e presencial na plataforma de embarque, que funciona dentro de um histórico vagão de 1946. O atendimento também é feito pelos telefones (47) 3353-6090 e (47) 98894-5517 e-mail contato@efsc.tur.br. Dento do vagão há uma pequena conveniência e também exposição de peças históricas, a maioria cedidas pelo IPHAN, as quais marcaram a história da ferrovia Brasileira. Além destas peças o visitante também poderá vislumbrar a histórica e centenária caixa d'água da EFSC agora postada sobre o prédio do sanitário. Partindo da plataforma, o trajeto revitalizado da ferrovia é de uso público nos seus 1,7 kms iniciais, portanto, pode ser visitado a qualquer tempo. Este trecho preserva o túnel de 68 mts, a ponte de dois arcos em pedra granítica ao estilo românico e a passagem superior também em estilo românico, além de um belíssimo trecho



◆ Testando a linha ao longo da hidrelétrica Salto Pilão, próximo ao final da linha. A autoria de Luiz Carlos Henkels



♦ Entrando no “grande corte”. A autoria de Luiz Carlos Henkels



♦ Teste na passagem em nível com o maquinista Otávio Georg Junior Juca. A autoria de Luiz Carlos Henkels



♦ Atravessando o viaduto em arco construído em 1924. A autoria de Luiz Carlos Henkels



♦ Túnel boca oeste. A autoria de Luiz Carlos Henkels



♦ Passando pelo viaduto/ponte de dois arcos românicos, obra de 1924. A autoria de Luiz Carlos Henkels

que passa em meio a uma mata atlântica secundária. O restante do trajeto, que passa pelas instalações da Hidrelétrica Salto Pilão é de uso restrito aos associados do NuRVI. É neste trajeto que se localiza a garagem que guarda a composição histórica cultural, que só poderá ser visitada com acompanhamento de associados devidamente autorizados pela gerência da Hidrelétrica. O acesso à localidade de Subida, ponto de partida do trem, se dá pelo Km 110+500mts para

quem procede de Blumenau e pelo Km 111 – 500mts para quem procede de Rio do Sul.

Em Rio do Sul, na estação de Matador, encontra-se depositado parte do material rodante do NuRVI, ainda por restaurar, bem como o museu estático e fotográfico relativo aos fatos históricos que marcaram a EFSC no Alto Vale do Itajaí. A estação se situa no Beco Artur Hering – N° 50, bairro Bela Aliança.



♦ Túnel boca leste. Autoria de Luiz Carlos Henkels

OUTRAS ATRAÇÕES FERROVIÁRIAS DO VALE DO ITAJAÍ – SC

- **Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva** – antiga estação ferroviária de Indaial – centro – Rua Marechal Deodoro da Fonseca – telefone 3394-0708. A exposição do museu conta com diversas peças cedidas pelo NuRVI em parceria com o IPHAN.

- **Museu Ferroviário e Exposição Fotográfica - Sala Hermann Baumann** – Fundação Cultural de Ibirama – antigo Hospital Hansahoehe – contatos pelo telefone (47) 3357 – 4442. A exposição conta com diversas peças cedidas pelo NuRVI.

- **Ponte Ferroviária sobre o Rio Itajaí** – BR470 - trevo de acesso a Ibirama

- **Locomotiva Macuca** – jardim da Prefeitura Municipal de Blumenau, com vista à ponte ferroviária metálica.

- **Maquete Ferroviária** – carro passageiro PS5, exposto no Mausoléu Dr. Blumenau, próximo ao prédio da Fundação Cultural de Blumenau.

- **Estação Ferroviária de Rio do Sul** – Avenida Oscar Barcelos S/N° – centro – Museu Histórico do Alto Vale do Itajaí.

Maiores informações com Luiz Carlos Henkels – NuRVI /ABPF
(47) 3333-1762

EXPEDIENTE

O ABPF Boletim é um informativo em meio eletrônico destinado somente aos associados da ABPF. As opiniões expressas nos artigos assinados não necessariamente representam a opinião da ABPF. Para contatar a redação: boletim@abpf.com.br

Diagramação: Jonas Martins.

Conselho Editorial: Hélio Gazetta Filho e Lourenço S. Paz.

Para contatar a Diretoria Nacional da ABPF e o Conselho Permanente: Av. Dr. Antônio Duarte da Conceição nº 1501 - Parque Anhumas - Campinas/SP Cep: 13.091-606.

Telefone: (19) 3207-3637

E-mail: secretario@abpf.com.br

www.abpf.com.br

FOTO do mês

◆ Locomotiva nº401 no pátio da estação de Tanquinho sendo observada por uma turma de escola que recebia explicações sobre ela: educação patrimonial é um dos viés da ABPF. Autoria de Rafael Cruz Pereira.

Todo mês selecionaremos uma foto relacionada ao trabalho da associação publicada no grupo ABPF - Oficial no Facebook para publicar aqui nessa seção.

COMUNICADO AOS ASSOCIADOS - A ABPF PRECISA DE VOCÊS!

Este ano contamos mais ainda com a contribuição e também com a participação efetiva de todos nossos associados, pois a Pandemia suspendeu todos os passeios Históricos/Culturais mantidos pela nossa ABPF e, com isso, eliminou quase que totalmente nossa capacidade de obter recursos.

Muitos trabalhos estão paralisados e muitos funcionários correm o risco de perder o emprego; solicito então a todos que realmente acreditam na ABPF que se apresentem, contribuam e ajudem no que for possível a sua Regional.

A ABPF é de todos nós e cabe a cada filiado participar ativamente para a sua manutenção e o seu crescimento.

O link para pagamento está disponível no site da ABPF - www.abpf.com.br e, serão enviados também e-mails e correspondências para aqueles que ainda não fizeram o seu recadastramento.

Que Deus nos ajude para que superemos mais esta crise e que os trabalhos retomem em breve.

Muito obrigado a todos,

Maurício Polli
Diretor Tesoureiro - ABPF Nacional